

Bürger*innenbeteiligung zum Hafententwicklungsplan 2040

Geben Sie ihre Meinung ab!

Bis zum 10. November haben Sie die Möglichkeit ihre Perspektive in die Entwicklung des Hafententwicklungsplans 2040 einzubringen. Der NABU Hamburg ruft dazu auf, diese Gelegenheit zu nutzen, um Natur- und Klimaschutz eine starke Stimme zu geben.



Klimawandel, Konkurrenz, Kreislaufbaggerei: Der Hamburger Hafen steht in den kommenden Jahren vor gewaltigen Herausforderungen - Foto: NABU/Thomas Dröse

Bis einschließlich 10. November 2021 können sich alle Hamburger*innen sowie Hafeninteressierte mit ihren Anregungen, Ideen und Vorschlägen zur Zukunft des Hamburger Hafens einbringen. Die Behörde für Wirtschaft und Innovation erstellt gemeinsam mit der Hamburg Port Authority einen neuen Hafententwicklungsplan (HEP). Im HEP soll die Ausrichtung des Hamburger Hafens in den kommenden Jahren skizziert werden. Die Anregungen und Ideen aus dem Online-Dialog sollen in den weiteren Erstellungsprozess des neuen Hafententwicklungsplanes einfließen.

Jetzt mitmachen! Unter www.hafen2040.hamburg können Sie ihre Perspektive einbringen.

Da es im gesamten Hafengebiet ein großes Potenzial für stärkeren Umweltschutz gibt, ruft der NABU dazu auf, beim Natur- und Klimaschutz künftig einen besonderen Schwerpunkt zu setzen.

Wie der NABU sich den Hafen der Zukunft vorstellt

Wir haben die wesentlichen Aspekte für einen neuen Hafenentwicklungsplan erarbeitet und zu mehreren Unterthemen zusammengefasst.

Flächenmanagement

Die Pacht pro Quadratmeter beträgt im Hamburger Hafen durchschnittlich rund 3,50 Euro. Pro Jahr! Das motiviert kaum ein Hafenernehmen, sorgsam mit der auf Jahrzehnte gepachteten, wertvollen Fläche mitten in der Stadt umzugehen. Bevor also im Hafenentwicklungsgebiet Flächen auf der „Grünen Wiese“- wie der Vollhöfner Wald oder Moorburg- für Wirtschaftsentwicklung ins Auge gefasst werden, müssen Möglichkeiten im bestehenden Hafengebiet genutzt werden. Wer offenen Auges durch den Hafen fährt kann sehen, wie viel unzureichend genutzte Areale im Herzen der Hansestadt zu finden sind. Dabei macht Antwerpen vor, wie maritime Start-Ups auf kleinen Flächen ausprobieren können, ob ihr Business-Case funktioniert. „Fliegt“ das Geschäft, ziehen sie um auf größere Areale in attraktivere Gebäude um und neue Start-Ups rücken nach. So hat es Hamburgs direkter Konkurrent geschafft, die auch dort beschränkte Fläche ebenso gewinnbringend zu entwickeln, wie junge Unternehmen mit ihren Geschäftsmodellen.

Dass auch Natur und Wirtschaft kein Widerspruch sein müssen, zeigt der agile belgische Hafen dadurch, dass er beispielsweise für Wasservögel wertvolle Areale mitten im Hafen unter Naturschutz stellt. Neben dem Umschlag von Boxen können Interessierte „Birden“, also mitten im Industriehafen auf interessanten Teich- und Wasserflächen Zugvögel beobachten. Allein die Idee würde vielen Hamburger Hafenerwirtschaftlern die Zornesröte ins Gesicht treiben. Denn es kann nicht sein, was nicht sein darf.

Dabei muss es darum gehen, alte Muster aufzulösen. Es muss möglich sein, „Natur auf Zeit“ auf den Flächen zuzulassen, die temporär ungenutzt sind, statt aus Angst vor ökologisch wertiger Entwicklung alles Grün effektiv wegzugärtnern. Grün im Hamburger Hafen nicht nur zu dulden, sondern immer dann aktiv zu entwickeln, wenn sich die Chance dazu bietet, kann- auch zeitlich begrenzt- wichtige Beiträge zum Erhalt von Artenvielfalt und Lebensräumen oder dem Klima leisten. Denn immerhin vereinnahmt das Hafengebiet rund 10 Prozent der gesamten Landesfläche. Die Unternehmen haben, trotz einem hohen Grad an Versiegelung, mehr Möglichkeiten, um ökologische Potentiale auszuschöpfen und zudem eine wachsende gesellschaftliche Verantwortung, mehr Beiträge für das Große und Ganze zu leisten.

Produktion und Wertschöpfung

Über Jahrzehnte sind durch eine zunehmende Automatisierung im Hafen schleichend viele klassische Arbeitsplätze im Hafen verschwunden. Im Vergleich zu Industriestandorten außerhalb des Hafens sind innerhalb pro Hektar ohnehin deutlich weniger Menschen in Lohn und Brot. Deswegen muss das Interesse der Stadt stärker darin liegen, auf freiwerdenden Flächen vorzugsweise nachhaltige Produktionen anzusiedeln, die neben möglichst ökologisch motivierter Wertschöpfung vor allem mehr Beschäftigung garantieren. Das können Unternehmen der maritimen Wirtschaft sein, müssen aber nicht.

Infrastrukturentwicklung

Weil der Hafen kaum noch wächst, muss sich Hamburg beim Bund dafür einsetzen, die Stadtautobahn A26 Ost -die Hafenuerspange- mit Blick auf die negativen ökologischen (Natur und Klima) und sozialen Auswirkungen auf Moorburg und Wilhelmsburg zu stoppen. Stattdessen soll der Bund die volle Finanzierung von weit über drei Milliarden Euro für den Ersatz der maroden Köhlbrandquerung übernehmen. Zudem soll der Bund, der die Haupthafenroute in den Rang einer Bundesstraße erhoben hat, dafür den Veddel Damms entsprechend ausbauen. Dazu gehörte auch, den aus der Planung für Olympia angedachten Tunnelanschluss auf der Veddel an die A 252 zu realisieren. Denn das wäre hinsichtlich Lärm- und Luftbelastung mit Blick auf die Anwohnerinnen und Anwohner der Veddel sowie der zukünftigen auf dem Kleinen Grasbrook dringend geboten.

Auf dem Gelände des Kraftwerks Moorburg steht die Produktion von Wasserstoff zur Rede. Durch die Verstromung von Kohle besteht dort schon ein großes Umspannwerk, das überschüssigen Windstrom vor allem aus Schleswig-Holstein umwandeln könnte. Die Stadt soll diese Idee mit allen planerischen und finanziellen Mitteln vorantreiben. Hamburg kann- auch wenn sich das gegenwärtig noch nicht rechnen mag- sich so als Standort für die Produktion und den Umschlag von Wasserstoff profilieren, der zukünftig eine wesentliche Rolle in der maritimen Wirtschaft aber auch für die klimaneutrale Produktion von Stahl und Aluminium spielen könnte. Trotzdem sollte ehrlich eingeschätzt werden, in welcher Größenordnung H₂ zu welchen Kosten produziert werden kann.

Privatwirtschaftliche Pläne, die Containerterminals per Magnetschwebbahn zu verbinden, können ebenso dazu beitragen, die aktuell 3000 Hafenumfahrten per LKW deutlich zu reduzieren, wie die Verlagerung der Boxen auf den Wasserweg. Das sollte möglichst mit elektrifizierten „Wassertaxis“ (z. B. Port Feeder Barge-Konzept), die seit Langem diskutiert werden, realisiert werden. Dazu müssen die Terminalbetreiber- allen voran die teils in städtischem Besitz befindliche HHLA- verpflichtet werden und eigene Interessen zurückstellen. Die Maßnahme ist dazu gedacht, Luftschadstoffe und Klimagase wirkungsvoll zu reduzieren und war bereits nicht umgesetzter Bestandteil des letzten Koalitionsvertrags zwischen Grünen und SPD. Andere internationale Seehäfen wie Stockholm oder die Twin-Häfen Los Angeles / Long Beach erproben erfolgreich das zwischen Reinfeld und Lübeck von Siemens entwickelte eHighway-Konzept ein. Es mangelt also nicht an Möglichkeiten. Aber an Entscheidungen.

Luftreinhaltung

Umgerechnet rund 1500 Menschen sterben in Hamburg jährlich vorzeitig an den Folgen schlechter Luft allein durch die Schifffahrt. Denn die rund 10 000 Schiffe, die Hamburg über 12 Monate anlaufen, verfügen anders als streng regulierte Fahrzeuge auf Europas Straßen, über so gut wie keine Abgastechnik. Sie verbrennen mitten in der Stadt Sprit, der hundert Mal dreckiger sein darf als der des LKW direkt an der Kaikante. Weil Hamburgs offener Seehafen den Regeln der International Maritime Organisation (IMO) unterliegt, kann die Hamburg Port Authority (HPA) internationalen Großschiffen zwar keine zusätzlichen Vorgaben machen. Trotzdem hilft hinsichtlich zukünftig möglicher Abnahme von Landstrom an acht Liegeplätzen für Großschiffe in Hamburg die Abstimmung mit den anderen nordeuropäischen Seehäfen. Beim Landstrom ist viele Bewegung, u. a. Kiel und Rostock haben nachgezogen. Mit allen Hafenstädten müssen Modelle zum Hafengeld optimiert werden, um Reeder zur Investitionen in bessere Abgastechnik oder der verbindlichen Abnahme von Landstrom zu verpflichten. Denn obwohl Kreuzfahrtschiffe lokal nahe dicht besiedelter Nachbarschaften an der Kaimauer liegen und durchgehend emittieren, produziert die Handelsschifffahrt das eigentliche Gros der Emissionen.

Trotz der Corona-Krise und der darbenenden Kreuzschifffahrt dürfen die im Koalitionsvertrag festgeschriebenen zusätzlichen Landstromliegeplätze in Steinwerder und der Hafencity für die Meeresgiganten nicht geschoben werden. Obwohl Hamburg bereits einen Bonus für Schiffe gibt, die Landstrom abnehmen oder zumindest Stickoxide durch Katalysatoren reduzieren, böte dieses Werkzeug weitere Möglichkeiten. Dagegen muss die Hafenbehörde die Reduzierung von Stickoxiden, Feinstaub oder Ruß bei Behördenschiffen wie Wasserschutzpolizei, Feuerwehr, HPA-eigenen Schiffen und der HADAG-Fähren vorantreiben. Auch Fahrgastschiffe haben lokal hohen negativen Einfluss, aber kaum Abgasnachbehandlungssysteme. Hier, wie auch beim den Schlepperunternehmen mit ihren extrem starken Motoren, könnte die Verwaltung mehr Vorgaben an die Vergabe der Konzessionen knüpfen. Denn: die durch Atemwegserkrankungen, Herzinfarkte oder sogar Alzheimer ausgelösten Gesundheitskosten trägt aktuell die Allgemeinheit, während dafür die Verursacher bezahlen sollten (polluter pays principle).

Klimapolitik

Die Pläne, den Hamburger Hafen bis 2040 klimaneutral zu gestalten, muss hinsichtlich der technologischen und ökonomischen Chancen gedacht werden und nicht mit Blick auf gegenwärtige ökonomische Belastungen. Wasserstoffwirtschaft spielt dabei eine wichtige Rolle. Aber ebenso die Elektrifizierung aller Terminals sowie der Hafengebäude. **Zudem muss, neben „Wassertaxis“, forciert werden, dass Hafenumfahrten für Container mit fossil betanktem LKW maximal zu reduzieren.** Perspektivisch sollen straßenseitig im Hamburger Hafen sowie für die Umlandverkehre E-Trucks eingesetzt werden. Um die gegenwärtigen Verstopfungen auf dem Veddeker Damm und in anderen Bereichen zu vermeiden, muss das durch die Digitalisierung mögliche Slot-Management für die Terminals optimiert und verbindlich gemacht werden. Ziel muss sein, Hafenverkehre grundsätzlich zu vermeiden. Das gilt für den Schwerlastverkehr ebenso wie für den motorisierten Individualverkehr MIV. Weil laut offizieller Nennung rund 150 000 Menschen direkt und indirekt im Hafen beschäftigt sind, kann auch ein verbesserter ÖPNV von und zum Hafen dazu beitragen, die Emissionen im Hafen zu minimieren.

Stadtentwicklung

Der Senat will Stadtentwicklung durch die Bebauung der HafenCity und des Kleinen Grasbrooks befördern. Dadurch produzieren die Verantwortlichen weitere Konflikte angesichts von 24/7-Licht-, Luft- und Lärmbelastung durch Hafengewerbetriebe. Wie viel Hafen ist gewollt, wie viel Wohnen gebraucht? Auch deswegen braucht Hamburg eine ehrliche Diskussion über die Zukunft des Hamburger Hafens und dessen geografische Grenzen. Antwerpen hat zur Jahrtausendwende einen gemeinschaftlichen Prozess aller Stakeholder angestrengt, der 2013 erfolgreich abgeschlossen wurde. Landwirte, Logistiker, Terminalbetreiber, Hafenverwaltung, Umweltverbände, die Stadt und weitere Akteure einigten sich über den Hafen der Zukunft. Unter anderem wurden im Interesse aller Flächen getauscht, Verkehrsflüsse optimiert und Wohngebiete besser geschützt. Vielleicht auch ein Grund, warum Antwerpen Hamburg genau in den acht Jahren abgehängt hat, in denen sich der Hamburger Senat in Leipzig selbst blockierte.

Dieser gemeinschaftliche Ansatz, den eine starke Hafenlobby lange Zeit erfolgreich unterlaufen hat, ist angesichts der wahrscheinlichen Entwicklung überfällig. Es gibt Forderungen, große Areale östlich des alten Elbtunnels für den Hafen aufzugeben und einen Puffer zwischen Stadtentwicklung und Hafen einzuziehen. So könnte ein echter „Sprung über die Elbe“ gelingen. Stattdessen könnte ohne eine A 26 Ost die Hohe Schaar nach Abzug von Shell für optimierte Hafenerweiterung innerhalb des Hafens genutzt werden. Solche Idee stoßen auf massiven Widerstand. Über alle denkbaren Modelle muss jedoch gesprochen werden. Denn wenn Hamburg der Hafen und der Hafen Hamburg ist, dann darf nicht eine kleine Gruppe im Hinterzimmer verhandeln, dann muss die Stadtgesellschaft endlich öffentlich beteiligt werden.

Nachhaltigkeit

Hamburg Port Authority hat mit einem Nachhaltigkeitsbericht für die HPA angefangen und koordiniert jetzt einen Nachhaltigkeitsprozess, der den gesamten Hafen unter die Lupe nehmen soll. Das ist die richtige Richtung. Denn die 17 Nachhaltigkeitsziele, zu denen sich auch Deutschland völkerrechtlich verpflichtet, stehen nicht nur auf dem Papier. Sie müssen gelebt werden, auch im Hafen. Denn Nachhaltigkeit- das Zusammenspiel ökonomischer, sozialer und ökologischer Komponenten- darf in der Abwägung nicht trotzdem weiter zu Lasten der Umwelt gehen wie bisher, planetare Grenzen müssen anerkannt werden. Ökodiebstleistungen von reiner Luft, sauberem Wasser und möglichst gesunden Böden dort, wie sie auch im und um den Hafen zu finden sind, müssen in ihrem ökonomischen Wert gegengerechnet werden. Denn erst dann stellen sich vermeintliche betriebswirtschaftliche Kosten in einer ehrlichen volkswirtschaftlichen Betrachtung anders dar. Wenn für Hafenerweiterung Grünland oder der Vollhölzer Wald beansprucht werden sollen, müssen Verluste von Lebensräumen und Arten oder die positiven

Beiträge eines Moores als maximale CO₂-Senke wirklich in Wert gesetzt werden. Wenn die Luft belastet wird, müssen die sozialen Kosten einbezogen werden. Denn erst dann rechnen sich Investitionen, die nachhaltiges Wirtschaften zwangsläufig mit sich bringen.

Schiffssicherheit

Die Havarie der „Ever Given“ im Suez-Kanal sollte der Hamburger Hafenverwaltung zwei Aspekte verdeutlicht haben. Einerseits ist die Havarie eines Mega-Boxers in der Elbe auch angesichts der durch den Klimawandel bedingten Folgen- zum Beispiel der Zunahme extremer Wind- und Strömungsverhältnisse- zunehmend wahrscheinlich. Hamburg hat in den vergangenen Jahren mehrfach großes Glück gehabt, dass festgefahrene Großschiffe mit überschaubarem Aufwand freigeschleppt werden konnten. Andererseits wurden und werden die Schiffe immer größer, ohne dass taugliche Havarie-Konzepte mitwuchsen. Weder gibt es Havarie-Schiffe mit Kränen, die wasserseitig Großschiffe entladen könnten, noch gibt es adäquate Optionen, die riesigen Containerschiffe anders zu leichtern. Häfen, die wie Hamburg und Antwerpen weit im Binnenland liegen, müssen sich angesichts der natürlichen Beschränkungen der Zugänglichkeit deutlich stärker darüber Gedanken machen, ob die Balance zwischen ökonomischem Vorteil für die Reeder sowie möglichen ökonomischen Nachteilen für andere Beteiligte (Gesellschaft, Versicherungen, Blockade anderer Schiffe etc.) und ökologischen Risiken für sensible Flussökosysteme mit dem neuen Bewusstsein möglicher Folgen nach „Ever Given“ weiterhin uneingeschränkt vertretbar ist.

MEHR ZUM THEMA HAFEN



Politische Lösungsansätze

Um die Luftverschmutzung durch Hochseeschiffe zu vermindern, unternimmt die Politik zwar wichtige Schritte. Allerdings greifen diese nicht weit genug und ihre Umsetzung scheint teils bedroht. Freiwillige Maßnahmen der Handelsschifffahrt sind gefordert! Mehr →
